Nr4 (115)



# KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

ROK SIÓDMY | Warszawa, 16 - 28 luty | 1954 r.

**NIECH ŻYJE XXXVI ROCZNICA ARMII RADZIECKIEJ - ARMII KTÓRA PRZYNIOSŁA WOLNOŚĆ NASZEJ OJCZYŹNIE**

# ARMIA WOLNOŚCI i POKOJU

W Warszawie przy Alei Żwirki i Wigury stoi wspaniały, marmurowy pomnik-mauzoleum wzniesiony na cześć bohaterskich żołnierzy Armii Radzieckiej, którzy na naszej ziemi oddali swe życie w walce z faszystowskim okupantem. Podobnie w całym naszym kraju, jak Polska długa i szeroka, ludność miast i miasteczek wystawiła na najpiękniejszych placach i skwerach pomniki wdzięczności swej Armii Wyzwolicielce. I znów jak co roku u stóp tych pomników w dniu 23 lutego, będącym rocznicą powstania Armii Radzieckiej, robotnicy i chłopi, młodzież i wojsko, inteligencja — całe nasze społeczeństwo złoży wiązanki kwiatów, bukiety, lub wspaniałe wieńce. W dniu tym myśli i serca całego ludu polskiego zwrócą się ku tym, którzy przynieśli nam wolność — ku żołnierzom Armii Radzieckiej. A na czerwonych i biało-czerwonych szarfach wieńców, które zalegną wokół pomników, można będzie przeczytać wytłoczone złotymi literami napisy:

BOHATEROM
ARMII WOLNOŚCI I POKOJU
POGROMCZYNI FASZYZMU
ARMII BRATERSTWA
I PRZYJAŹNI
ARMII WYZWOLICIELKI.

Tak przecież z miłością i wdzięcznością nazywają Armię Radziecką nie tylko narody ZSRR, ale również masy pracujące Polski, Czechosłowacji, Rumunii, Węgier, Bułgarii i Albanii, Korei, Chin, Niemieckiej Republiki Demokratycznej i postępowi ludzie na całym świecie. Utworzona bowiem dla obrony zdobyczy wielkich Rewolucji Październikowej, Armia Radziecka już od pierwszych dni swego istnienia wychowana jest przez Partię Lenina — Stalina w duchu miłości i poważania wobec narodów innych krajów, w duchu zachowania i utrwalenia pokoju między narodami.

Już w latach interwencji zbrojnej i wojny domowej, Armia Radziecka, zagrzana przyświecającymi jej wzniosłymi celami przyniosła wolność narodom Kraju Rad.

Historyczne znaczenie Armii Radzieckiej, z całą siłą ujawniło się w latach Wielkiej Wojny Narodowej. Zagrzewani wielkimi, wzniosłymi celami obrony Ojczyzny żołnierze radzieccy toczyli bohaterską walkę z niemieckimi zaborcami faszystowskimi. Zwycięstwa pod Moskwą, Stalingradem, Kurskiem, dziesięć uderzeń stalinowskich oraz inne operacje wojenne to pełne chwały karty w dziejach wojen, które zadecydowały o pokonaniu hitlerowskiego barbarzyńcy w jego własnym legowisku i doprowadziły do wyzwolenia wielu krajów Europy, jęczących pod butem faszystowskiego okupanta.

Czym wytłumaczyć te historyczne zwycięstwa Armii Radzieckiej? Na czym polega jej wyższość nad wojskami państw imperialistycznych? Co daje jej przewagę, która prowadzi ją od zwycięstwa do zwycięstwa?

Na te pytania odpowiedział w 10 rocznicę Armii Radzieckiej Józef Stalin w swym słynnym przemówieniu, mówiąc o trzech charakterystycznych cechach robotniczo-chłopskiej armii Kraju Rad. Generalissimus Stalin wskazał, że Armia Radziecka jest armią wyzwolonych robotników i chłopów, armią wyzwolenia mas pracujących, ściśle zespolona z całym narodem radzieckim — jest to pierwsza zasadnicza cecha, z której wypływa jej siła. Z tej zasadniczej właściwości wywodzi się jej druga cecha. Armia wyzwolenia klasowego jest równocześnie armią braterstwa między narodami, podczas gdy armie imperialistyczne wychowane są w duchu nienawiści do innych narodów.

Ta cecha Armii Radzieckiej jako armii wyzwolicielki, ujawniła się szczególnie dobitnie w okresie drugiej wojny światowej. Armia Radziecka od pierwszej chwili biła się nie tylko o wyzwolenie terytoriów radzieckich, czasowo okupowanych przez hitlerowców, ale o zniszczenie faszyzmu i hitleryzmu w ogóle, o uwolnienie wszystkich krajów okupowanych przez bandytów faszystowskich.

„Trzecia cecha charakterystyczna Armii Czerwonej polega na tym — mówił Stalin — że cała nasza armia przepojona jest duchem internacjonalizmu,, od zarania swego istnienia wychowana ona jest w duchu internacjonalizmu, w duchu szacunku dla innych narodów wszystkich krajów, w duchu zachowania i utrwalenia pokoju między narodami".

Toteż w okresie II wojny światowej narody wszystkich krajów witały z radością każde zwycięstwo Armii Radzieckiej. I dziś, gdy imperialiści przygotowują plany agresji przeciwko Związkowi Radzieckiemu i krajom demokracji ludowej, robotnicy wszystkich krajów powtarzają za przewódcą francuskiej partii komunistycznej, Maurycym Thorezem: „Nigdy, przenigdy nie będziemy prowadzili wojny przeciw Związkowi Radzieckiemu".

Kraj nasz wiele zawdzięcza Armii Radzieckiej. Walka Armii Czerwonej przeciw kontrrewolucyjnym generałom carskim w latach 1918—1920 była również walką o niepodległość naszego kraju. Co oznaczałoby zwycięstwo Kołczaków, Denikinów, Korniłowów, Judeniczów i im podobnych?- Oznaczałoby to powrót do reakcyjnego ustroju carskiego, ujarzmienia wszystkich krajów, które przedtem wchodziły w skład imperium rosyjskiego, a zatem i Polski.

Armii Radzieckiej zawdzięczamy nasze wyzwolenie spod jarzma hitlerowskiego. Ofensywa Armii Radzieckiej na naszym terytorium była przy tym tak błyskawiczna, że nie zostawiła faszystom czasu na zniszczenie szeregu obiektów przemysłowych jak np. Łodzi, Górnego Śląska, Częstochowy i Krakowa.

U boku Armii Radzieckej przeszło nasze Wojsko Polskie chlubną i bohaterską drogę bojową. Żołnierze radzieccy i polscy walczyli ramię w ramię, wspólnie przelewali krew Pod Lenino, Darnicą i Turzyskiem znajdują się groby żołnierzy polskich poległych na ziemi radzieckiej. Na rozsianych po całej Polsce cmentarzach spoczywają dziesiątki tysięcy żołnierzy radzieckich, którzy swym życiem okupili wolność naszej Ojczyzny. Żołnierze radzieccy byli dla naszych żołnierzy wzorem bohaterstwa opanowania swej specjalności wojskowej. Dorównać żołnierzom radzieckim, tak walczyć jak oni — oto do czego dążyli żołnierze I i II Armii WP.

Dziś 36 rocznicę powstania Armii Radzieckiej obchodzimy w obliczu stałego wzrostu siły i potęgi obozu pokoju. Wspaniale rozwija się budownictwo komunizmu w Związku Radzieckim. Nieustanne sukcesy odnosi naród polski i inne narody krajów demokracji ludowych w budowie socjalizmu. Tymczasem imperialistyczni podżegacze wojenni chcieliby znowu zatopić świat w morzu krwi. W ich planach na porządku dziennym jest stworzenie tak zwanej armii europejskiej i odbudowa Wehrmachtu. Obecnie imperializm amerykański występuje już nie tylko jako agresor, ale również usiłuje zdobyć rolę żandarmów świata kapitalistycznego i dławić wszelkie przejawy wolności narodów.

Ale narody świata nie chcą wojny, ludzie nie chcą umierać dla pomnożenia bogactw milionerów z Wall Street. Dlatego narody wszystkich krajów łączą się w zorganizowanych szeregach wielkiego obozu pokoju, któremu przewodzi Związek Radziecki. Narody świata żądają porozumienia między wielkimi mocarstwami, pragną one zawarcia traktatu pokojowego ze zjednoczonymi Niemcami, ograniczenia i redukcji zbrojeń — odprężenia w stosunkach międzynarodowych Wyrazem tych żądań i pragnień jest stanowisko ministra spraw zagranicznych ZSRR W. Mołotowa na Konferencji Berlińskiej

Armia Radziecka to nasz Wielki Przyjaciel. Od niej uczymy się poświęcenia dla socjalistycznej Ojczyzny, wierności dla narodu, przyjaźni dla wszystkich miłujących pokój narodów. Od niej uczymy się kunsztu mistrzowskiego władania przodującą techniką wojenną, umiejętności rozwijania wysokich walorów moralno-bojowych żołnierzy. Przyswajając sobie wielki dorobek Armii Radzieckiej, zgłębiając zasady stalinowskiej nauki wojennej, opanowując przodujące doświadczenia pracy partyjno-politycznej, organizacji i metod wyszkolenia bojowego i politycznego — umacniamy siłę i gotowość bojową naszego wojska w służbie pokoju i niepodległości Ojczyzny.





# U naszych Przyjaciół

**36 rocznicę Armii Radzieckiej witają żołnierze Sił Zbrojnych ZSRR nowymi osiągnięciami w szkoleniu, w nieustannym doskonaleniu swych umiejętności, w jeszcze lepszym opanowaniu swego nowoczesnego sprzętu i wspaniałej broni. Ich trud i walka o utrzymanie najwyższej gotowości bojowej wszystkich jednostek, a zwłaszcza praca i służba radzieckich żołnierzy - kierowców są dla nas, żołnierzy - kierowców ludowego Wojska Polskiego, porywającym wzorem i przykładem. Tak jak w latach wojny z faszystowskim okupantem żołnierze I i II Armii WP walcząc u boku**



Przodujący dowódca pododdziału samochodowego, mł. sierż. J. Sokołow

★

Szer. Żikow strzelał tego dnia po raz pierwszy z cekaemu.

— Jak ci poszło? — spytał go jeden z towarzyszy.

— Możliwie. Otrzymałem wynik dostateczny.

W tej samej chwili przechodził obok dowódca pododdziału sierż. Elisejew. Usłyszał rozmowę obu żołnierzy i podszedł do nich.

— Mogliście jednak towarzyszu Żikow — odezwał się do żołnierzy sierż. Elisejew — wykonać strzelanie ze znacznie lepszym wynikiem.

Żikow spoważniał.

— Czy podobna? — próbował bronić się szeregowy. — Przecież ja, tow. sierżancie, po raz pierwszy strzelałem z cekaemu.

— To niczego nie dowodzi. Otrzymaliście zaledwie „dostatecznie"? Dlaczego nie „dobrze". Jak sądzicie?

— Nie wiem —odparł cicho Żikow.

— A w jaki punkt celu mierzyliście?

— W sam środek!

— A czy sprawdzaliście miejsca trafień?

— Starałem się, nie mogłem jednak dojrzeć.

— W tym właśnie tkwi wasz błąd — stwierdził dowódca — gdybyście sprawdzali każdorazowo miejsca, w których utkwiły pociski, a większość ich padała przed tarczą, to natychmiast podnieślibyście wyżej środek celu. Pomyślcie sobie nad tym, co wam powiedziałem.

Dowódca odszedł. Żikow zasępił się. Na jego krągłą i zawsze uśmiechniętą twarz padł cień zadumy. A gdy jeden z podoficerów zapytał Żikowa o jego wyniki na strzelnicy ten odparł:

— Nie nadzwyczajne... otrzymałem zaledwie „dostatecznie".

Podoficer ten spotkawszy sierż. Elisejewa zapytał:

— Co ten Żikow taki dzisiaj markotny?

— Markotny? — sierż. Elisejew uśmiechnął się. — Widać z tego, że coś rozmyśla. Znaczy się będzie jeszcze z niego dobry żołnierz.

Dowódca miał rację.

Przeszło kilka dni. Jego załoga znowu znalazła się na strzelnicy. Tym razem Żikow wykonał strzelanie na ocenę „dobrze".

Po strzelaniu sierż. Elisejew zwrócił się do Żikowa:

— No widzicie! I wy możecie uzyskać w strzelaniu dobry wynik.

— Jak widać — mogę, towarzyszu sierżancie — odparł Żikow.

— Jesteście zadowoleni?

— Nie zupełnie.

W lśniących oczach dowódcy zamigotały błyski:

— Jak to?

— Myślę, dlaczego tylko dobry wynik, a nie celujący?

Sierżant popatrzył na żołnierza i powiedział:

— Racja. Chodźcie, pomyślimy razem.

...Niedługo potem Żikow otrzymał ocenę celującą.

### Z SERCEM

Żołnierze dyskutowali na temat inicjatywy.

— Naturalnie na froncie jest ona potrzebna — mówił jeden z mechaników-kierowców. — Tam, to co innego.

— Nie — zaoponował sierż. Wołkow. — To nieprawda. Żołnierz bez inicjatywy, to tak, jak poeta bez serca. Wiecie są tacy poeci. Czytasz — rym i rytm dźwięczą prawidłowo, ale wiersz nie chwyta za serce. Inicjatywa i pomysłowość zawsze są potrzebne. Obowiązany jest posiadać ją każdy żołnierz również w czasie pokoju.

— Co jest naszym obowiązkiem — o to się nie spieramy. Ale, jak wykazać inicjatywę, towarzyszu sierżancie?

— No, jeżeli będziecie wykonywać każde zadanie z rozmysłem i robić wszystko tak, jakbyście działali w boju, to dla wykazania swej inicjatywy zawsze znajdzie się sposobność.

— Tak, to szczera prawda — potwierdził jeden z kierowców.

...Minęło kilka dni. Pododdział oficera Orłowa wyruszył na letnie ćwiczenia w pole.

Czołgi, zręcznie maszerując wśród zagajnika z rzadka pokrytego drzewami, prowadziły ćwiczebny bój. Włazy maszyn były szczelnie zamknięte. Wewnątrz, pomimo działających wentylatorów, panowało gorąco. Natężenie „walki" wzrastało. Jedna przeszkoda następowała po drugiej. Wtem dowódca całości dał rozkaz zmiany stanowisk ogniowych. Osłonić rozwijający się szyk miał jeden z czołgów. Ale — jak się później okazało — krótkofalówka tej załogi nie była jeszcze nastawiona i rozkaz dowódcy nie został przyjęty.

Sierż. Wołkow, zakręcił w zagajniku i skierował swój czołg w leśną przecinkę. W tej samej chwili spostrzegł, że jego sąsiad zamiast wykonać rozkaz dowódcy — osłonić skrzydła, zmierza w tym samym co on kierunku.

— „Co się stało? Dlaczego nie wykonuje on rozkazu? — zatroszczył się poważnie Wołkow. I nagle zrozumiał — najwidoczniej krótkofalówka w sąsiednim wozie nie działa. W ciągu najbliższych sekund Wołkow już meldował dowódcy kolumny, mówiąc do mikrofonu:



W czasie ćwiczeń w terenie kierowcy czołgów pokonują najtrudniejsze nawet przeszkody

— ...Pozwólcie mej załodze ubezpieczyć kolumnę.

— Ubezpieczajcie — zgodził się dowódca.

Czołg Wołkowa znowu zawrócił. Rozgarniając krzewy zagajnika skierował się szybko na skrzydło kolumny...

Po zakończeniu ćwiczeń załogi wyległy ze swych wozów na zalaną słońcem polanę. Wtedy dowódca całości pogratulował sierż. Wołkowowi, chwaląc jego inicjatywę.

### MISTRZOSTWO

Były pierwsze dni wiosny. Śnieg szybko tajał. Po obu stronach drogi ukazywały się duże płaty zielono-żółtej, zeszłorocznej trawy. Czołgi podeszły do jaru. Droga na jego dnie przedstawiała mieszaninę błota, wody i śniegu. Pierwszy czołg postanowił przebyć jar z rozpędu. Utknął jednak na samym środku przeszkody, drgnął parę razy bezskutecznie i stanął.

Mechanik - kierowca st. sierż. Serousow wyszedł wraz z dowódcą czołgu z maszyny. Czas naglił.

— Paskudna historia — odezwał się kierowca, zbadawszy dokładnie grunt na całej szerokości jaru — tędy nie przejedziemy.

— Znaczy się — poszukamy objazdu?

— Objazd jest, ale niestety — daleko. Nie zdążymy wykonać zadania.

— Spróbujemy przejechać bliżej.

Dowódca czołgu i mechanik kierowca zakończywszy rozmowę rozpoczęli poszukiwania.

W jednym miejscu ściana jaru była o wiele niższa, a jej suchy grunt posiadał szczelinę, prowadzącą na rozległe pola. Dowódca zastanowił się powziął pewien plan. Przywołał kierowcę. Wskazał stromy, wąski podjazd.

## NA CZEŚĆ II ZJAZDU

**Na cześć II Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, kierowcy samochodowi naszego oddziału podjęli liczne zobowiązania dotyczące podniesienia stanu technicznego taboru samochodowego, czystości i porządku w garażach. Kierowcy samochodowi postanowili powitać II Zjazd PZPR nowymi osiągnięciami w służbie i wyszkoleniu bojowym.**

— Ani jednego samochodu niesprawnego, ani jednego braku w wyposażeniu samochodu, ani jednego przekroczenia dyscyplinarnego — oto hasła i zadanie kierowców.

Kan. Zarzycki, jest doskonałym kierowcą samochodowym, dobrym i doświadczonym technikiem. Stał się on inicjatorem czynu na cześć II Zjazdu PZPR, w ramach którego postanowiono wykonać urządzenia usprawniające pracę kierowców w garażach oraz dopomóc młodym kierowcom w osiągnięciu stałej i wysokiej gotowości technicznej.

Kierowcy z uznaniem przyjęli zobowiązanie zainicjowane przez kan. Zarzyckiego i postanowili je jaknajszybciej zrealizować.

Każdy z kierowców otrzymał określoną pracę oraz termin jej wykonania. Kan. Zarzycki wie, że powodzenie w każdej pracy osiąga się wtedy, gdy praca ta będzie dobrze zorganizowana.

Pracę podzielono między następujących kierowców: bomb. Rybskim, kan. Salwerowiczem, kan. Bersztalcem, kan. Swicem, kan. Margasem i kan. Piwowarczykiem.

Bomb. Rybski zobowiązał się zabezpieczyć pracę pod względem politycznym. Postanowiono zmienić hasła i uaktualnić je.

Poza przeglądem samochodów i doprowadzeniem ich do wzorowego stanu technicznego zdecydowano odnowić tablicę z instrukcjami i umieścić ją w bardziej widocznym punkcie oraz poprawić umieszczenie gaśnic, tabliczek orientacyjnych i znaków.

**W ten sposób kierowcy swą pracą przyczynia się do podniesienia gotowości bojowej naszego oddziału i powitają Zjazd nowymi osiągnięciami.**

## NASI PRZODOWNICY

Zaszczytna i odpowiedzialna jest służba kierowcy. Słowa te usłyszeć można z ust wielu żołnierzy. W pokonywaniu początkowych trudności każdemu z nas przyświecała jedna myśl — wiernie służyć naszej Ludowej Ojczyźnie i zdobyć zaszczytne miano przodownika wyszkolenia.

Z pomocą przyszli nam przodujący żołnierze. Uczyli jak trzeba oszczędzać paliwo, jak konserwować swój samochód i przeglądać go przed wyjazdem i po powrocie do parku. Dowódcy również pomagali słabszym żołnierzom dzieląc się swym bogatym, długoletnim doświadczeniem.

Dzięki wytężonej pracy nad sobą i w wyniku pomocy przełożonych i starszych kolegów kpr. Kuros Władysław i kpr. Herman Edmund uzyskali zaszczytne miano przodowników wyszkolenia.

**kpr. Z. Żyłka**

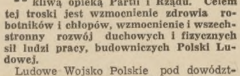
## PODNIEŚĆ NA WYŻSZY POZIOM

**Wychowanie fizyczne i sport otoczone są w naszej Ludowej Ojczyźnie troskliwą opieką Partii i Rządu. Celem tej troski jest wzmocnienie zdrowia robotników i chłopów, wzmocnienie i wszechstronny rozwój duchowych i fizycznych sił ludzi pracy, budowniczych Polski Ludowej.**

Ludowe Wojsko Polskie pod dowództwem naszego ukochanego Marszałka Konstantego Rokossowskiego konsekwentnie realizuje uchwały Partii i Rządu w sprawie kultury fizycznej, wychowując silnych, zdrowych, śmiałych i wytrzymałych obrońców Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Wojsko Polskie wychowało niemało znanych sportowców nie tylko w wojsku i kraju, ale i na arenie międzynarodowej. Sport w naszym wojsku zajął należne mu miejsce w wychowaniu i wyszkoleniu żołnierzy. Sport stanowi podbudowę wyszkolenia bojowego żołnierzy, wyrabia w nich tężyznę fizyczną, siłę i wytrzymałość na trudy życia bojowego.

Sport w naszym Ludowym Wojsku zgodnie z rozkazami Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego rozwija się we wszystkich rodzajach wojsk i służb.

Służba Samochodowa, jako składowa część wojska, rozkazy Ministra Obrony Narodowej dotyczące wychowania fizycznego i sportu powinna wykonywać jak najlepiej. Życie żołnierskie i służba wojskowa wymaga od każdego żołnierza i podoficera dużo wysiłku, trudu i wytrwałości w wykonywaniu nałożonego na nich przez Ojczyznę Ludową obowiązku pokojowego budownictwa. Wykonywanie tych obowiązków odbywa się niezależnie od pogody pory roku i dnia.



Sport wymaga systematycznego treningu, systematycznej pracy nad swym ciałem, nad swą siłą fizyczną. Na zdjęciu: Żołnierze sumiennie wykonują gimnastykę poranną

Obowiązki te wykonywane są nie tylko w warunkach garnizonowych ale i w warunkach polowych w namiotach, ziemiankach, a często i pod gołym niebem. Warunki te wymagają od żołnierzy dużo siły i zdrowia, wytrwałości i wytrzymałości. Żołnierze służby samochodowej mogą należycie wykonywać swoje obowiązki tylko wtedy, kiedy będą zdrowymi i wytrzymałymi żołnierzami. Specyfika służby samochodowej wymaga od żołnierzy - kierowców dobrego zdrowia i zahartowania do pracy w trudnych warunkach. Prace te żołnierze służby samochodowej wykonują częściej niż żołnierze innych rodzajów broni i służb.

Miniona wojna wykazała wyraźnie ogromny hart i wytrzymałość żołnierzy Armii Radzieckiej. Wytrzymałość tą zawdzięczali oni między innymi również temu, że w szeregach Armii Radzieckiej systematycznie rozwijały się zawsze kultura fizyczna i sport.

Armia Radziecka wychowywała i w dalszym ciągu wychowuje zdrowych, fizycznie wytrzymałych żołnierzy, którzy nie boją się trudności życia wojskowego i z honorem wykonywali swoje obowiązki w czasie wojny i wykonują je obecnie podczas pokojowego budownictwa.

Nasze wojsko, które wzoruje się na Armii Radzieckiej rozwija sport we wszystkich oddziałach, wiedząc, że sport jest niezbędny do podniesienia zdrowotności i wytrzymałości fizycznej żołnierzy.

Kadry naszej służby powinny uprawiać wszystkie dziedziny sportu, jak: lekkoatletyka, ciężka atletyka, pływanie, zapaśnictwo, sport motorowy, narciarstwo itp.

Każdy żołnierz winien pamiętać, że sport dla niego jest tak samo konieczny jak konieczne jest na przykład umiejętne władanie bronią. Każdy żołnierz naszej służby winien wziąć sobie za zasadę, że sport dla niego jest tym samym, co umiejętne kierowanie i prowadzenie pojazdu mechanicznego.

Trzeba jednak pamiętać, że wychowanie fizyczne i sport, to nie jest łatwa dziedzina wyszkolenia wojskowego.

Praktyka dowiodła, że tylko ten żołnierz będzie dobrze rozwijać swoją tężyznę fizyczną i umiejętności sportowe, który systematycznie uprawia sport. Ale systematyczne uprawianie sportu nie polega jedynie na wykonywaniu ćwiczeń przewidzianych rozkładem zajęć, lecz trzeba wykorzystywać wolne chwile, niedziele i święta, aby ten czas spędzać na placach sportowych, stadionach, basenach itd. Trzeba, by każdy żołnierz pamiętał, że na przykład gimnastyka poranna, to nie tylko czas przeznaczony dla „rozruszania" żołnierza po nocy ale czas, który daje zaprawę fizyczną dla dalszych ćwiczeń wojskowych. Po dobrze wykonanej gimnastyce porannej żołnierz staje się rześwy i świeży, aktywny, a tym samym dobrze wykonuje nałożone na niego obowiązki. Ćwiczenia poranne, czyli poranna zaprawa fizyczna obejmuje biegi, marszobiegi, pływanie, pokonywanie toru przeszkód, ćwiczenia z bronią itd.

Taka rozmaitość ćwiczeń ciekawi żołnierzy, którzy wykonywują je bardzo starannie, co w wyniku wpływa dodatnio na ich zdrowie i rozwój tężyzny fizycznej. Ćwiczenia poranne są konieczne nie tylko dla piechurów, artylerzystów czy czołgistów, lecz i dla żołnierzy naszej Służby.

Kierowca powinien umieć nie tylko dobrze kierować, obsługiwać i naprawiać pojazd mechaniczny, lecz także doskonale wykonywać marsze, marszobiegi, oraz korzystać z broni jaka mu etatowo przysługuje.

Charakterystyczną cechą porannej zaprawy fizycznej jest ciągły, nieustanny ruch, wobec czego ćwiczenia te wymagają krótkiego ale dużego wysiłku. Na porannej zaprawie fizycznej nie powinno być bezczynności, długiego tłumaczenia ćwi-

# Kierowców Armii Radzieckiej

**ku swych radzieckich towarzyszy brali wzór z ich męstwa, bohaterstwa, jak uczyli się od nich sztuki zwyciężania, tak i dzisiaj w okresie pokojowego umacniania naszych Sił Zbrojnych szeroko korzystamy z bogatych doświadczeń w szkoleniu i wychowywaniu żołnierzy Wojska Polskiego. Niejednokrotnie pisaliśmy o wspaniałych, porywających czynach żołnierzy Armii Radzieckiej w latach Wojny Ojczyźnianej ZSRR. Dziś opisujemy kilka scen z codziennej, wyszkoleniowej pracy żołnierzy - kierowców N-tego oddziału pancernego w okresie pokojowego doskonalenia swej specjalności.**

— Damy radę? — zapytał, chociaż wiedział z góry, co ten odpowie. Miał bowiem zaufanie do swego mechanika-kierowcy, wierzył w jego mistrzostwo i wiedział, że nie ma dla niego, tak jak i dla całej załogi, żadnych niemożliwości na ćwiczeniach, o ile w prawdziwym boju byłyby one możliwe do wykonania. Dlatego też i tym razem powziął śmiały zamiar.

Obejrzawszy szczegółowo brzeg jaru st. sierż. Serousow skinął potakująco głową:

— Damy radę, towarzyszu dowódco!

Zahuczał silnik. Stalowa masa czołgu nabierała szybkości. W wąskiej szczelinie przeciskała się maszyna, wyrywając gąsienicami kawały gruntu. Szła jednak wytrwale w górę. Po chwili przeszkoda była poza nimi.

— Na drogę do jaru! — rozkazał dowódca, gdy znaleźli się na rozległym polu.

— A nie spóźnimy się?

— Zdążymy! Nie porzucimy towarzyszy w potrzebie. Czołg Serousowa, będąc już po drugiej stronie zbliżył się do jaru. Przy drugiej maszynie krzątała się cała załoga, podkładając pod gąsienice kamienie i gałęzie.

— Dawajcie linę! — zawołał sierż. Serousow.

— W jaki sposób znaleźliście się już na górze?

— Trzeba mieć nosa — no i nie byle jak prowadzić maszynę — zaśmiał się mł. sierż. Sinickij.

Po kilku minutach obydwa czołgi znowu jechały razem. Na wyboistej drodze głucho dudniły ich stalowe pancerze. Do celu przyjechały na czas.

...Tego dnia znowu rozmawiano w pododdziale o żołnierskiej inicjatywie, a ponadto i o mistrzostwie kierowców.

### KILKA MINUT

Przebrzmiał rozkaz.

Czołg ruszył naprzód. Pociągła twarz sierż. Kolesowa pobladła z oczekiwania. Oczy uparcie wypatrywały celu.

— Nareszcie. Jest!

— Krótki! — padła komenda.

Czołg stanął. W celowniku pokazał się „nieprzyjaciel". Jednocześnie dowódca ustawił działo. Ręka automatycznie nacisnęła spust. Padł strzał! W tej samej chwili czołg ruszył przed siebie. W szczelinie znowu migały drzewa, zielona trawa i błękit nieba.

— Krótki!

Znowu padł strzał. Cel trafiony.

Ale jednocześnie dowódca czołgu dojrzał jeszcze jeden cel. Był on wprawdzie w zasięgu sąsiedniej załogi, ale ta znajdując się za gęstym zagajnikiem, nie mogła go dojrzeć. Trzeba dopomóc sąsiadowi! Kolesow szybko przekręca działko i melduje dowódcy czołgu przez mikrofon.

— Towarzyszu dowódco, cel z prawej. Sąsiad nie widzi go. Pozwólcie pomóc kolegom.

— Ognia!

Czołgiem wstrząsa wystrzał. Celny!

Ćwiczenia zakończone. Mija gorączkowe napięcie. Sierż. Kolesow zadowolony głęboko odetchnął. Zadowolony był również dowódca. Strzelanie wypadło celująco. Jego załoga wykazała bowiem nie tylko wysoką zaradność i inicjatywę, ale również bojowe koleżeństwo. Było mu przyjemnie i lekko na sercu.

Załoga, wykonawszy wzorowo bojowe zadanie, wracała do parku.

### GOSPODARSKA SPRAWA

Przez kilka dni st. sierż. Woronkow chodził jakiś zamyślony. Więcej niż zwykle doglądał silnika swej maszyny i coś



**Cwiczenia zakończone. Pomyślne wyniki wita wesoła żołnierska piosenka i dźwięki harmonii**

skrzętnie obliczał. W końcu zwrócił się do swego dowódcy:

— Towarzyszu dowódco, przyszła mi do głowy pewna myśl.

— No, co takiego? Mówcie.

Usiedli obok samochodu. Wysłuchawszy kierowcy dowódca stwierdził:

— Propozycja słuszna. Przedyskutujemy ją z całym pododdziałem.

Wieczorem żołnierze - kierowcy znaleźli się w komplecie.

— Towarzysze — rozpoczął dowódca zebranie — cały nasz kraj prowadzi nieustanną walkę o oszczędność materiałów i surowca. Walkę tę prowadzą również żołnierze naszej Armii. My również uczestniczymy w niej, oszczędzając systematycznie paliwo i smary. Czy jednak to już wszystko, co moglibyśmy dać socjalistycznej gospodarce? Czy nie znajdziemy więcej możliwości do oszczędzania?

— Na czym możnaby więcej zaoszczędzić? — spytał, nie zastanawiając się, szer. Szutkin.

— Okazuje się, że można. Wiecie, towarzysze, że okres pracy silnika w samochodzie sierż. Woronkowa dobiega końca. Oto st. sierż. Woronkow proponuje nie oddawać, jeszcze silnika do naprawy głównej.

— Jak długo jeszcze możnaby z niego korzystać? — rzucił konkretne pytanie mł. sierż. Jurkow.

— Wyliczyłem i uzgodniłem z dowódcą, że 80 motogodzin — wyjaśnił szybko st. sierż Woronkow.

— To nie będzie łatwo — rzekł szer. Szutkin.

— A jak wam się zdaje, tow. Jurkow?— spytał dowódca.

— I ja sądzę, że nie będzie łatwo. Wszyscy musimy się dobrze przyłożyć. Jeszcze bardziej trzeba usprawnić obsługę maszyny.

— Również drobne naprawy będziemy przeprowadzać własnymi siłami — dorzucił st. sierż. Woronkow.

Dowódca milczał przez chwilę.

— A więc wniosek jest słuszny. Jak uważacie, tow. Szutkin?

— I ja się z nim zgadzam. Trzeba się postarać — gra warta świeczki. Sprawa nie jest błacha.

— Sprawa jest poważna — potwierdził dowódca — gospodarska sprawa.

Załoga jednomyślnie postanowiła przyjąć wniosek st. sierż. Woronkowa

Słowa dotrzymała. Wygospodarowano 80 motogodzin! Wiele tysięcy rubli oszczędności dali żołnierze - czołgiści socjalistycznej gospodarce swego kraju.



**Wyróżniony odznaką „Wzorowy Kierowca" st. szer. B. Filippow przoduje w oszczędności paliwa**

★

Wiele jeszcze ciekawych przykładów możnaby przytaczać z życia i pracy radzieckich żołnierzy - kierowców. Przykładów wysokiej gotowości bojowej, przemyślanego działania, twórczego pojmowania swych obowiązków i rozumnej inicjatywy. Inicjatywa zaś — jak wiadomo — wywodzi się w prostej linii od mistrzostwa i zdyscyplinowania.

Nie przypadkowo więc w swych jednostkach na tablicy wyróżnionych żołnierzy znalazły się nazwiska szer Żikowa, sierż. Wołkowa, st. sierż Serousowa, sierż. Kolesowa, czy st sierż. Woronkowa między najlepszymi kierowcami i mechanikami Armii Radzieckiej. O wyróżnieniu zadecydowały tu nie tylko osiągnięcia samych żołnierzy, ale zgranie całego pododdziału i praca dowództwa.

## WYCHOWANIE FIZYCZNE I SPORT

czeń i omawiania błędów. Dlatego też stosunkowo dużo czasu przeznacza się na same ćwiczenia jak bieg, a ćwiczenia wolne wykonuje się na 16 temp, następujących jedno po drugim. Podczas porannej zaprawy fizycznej nie należy stosować ćwiczeń wymagających dużej uwagi, ćwiczeń trudnych lub takich, których wykonanie wymaga dłuższego czasu. Zaleca się uczyć ćwiczeń prostych, jednak takich, które najbardziej wyrabiają tężyznę fizyczną jakoby podkład do wyszkolenia bojowego.

Sposobu wykonania ćwiczeń porannych nie należy tłumaczyć, lecz pokazywać osobiście i dlatego prowadzący ćwiczenia powinien być dobrze przygotowany do nich i dobrze wysportowany. Oprócz porannej zaprawy fizycznej duże znaczenie w wyrobieniu tężyzny fizycznej u żołnierzy posiada pokonywanie toru przeszkód.

Wartość szkolenia w zakresie pokonywania toru przeszkód polega na tym, że:

**po pierwsze — ćwiczenia w pokonywaniu różnego rodzaju przeszkód stanowią doskonały środek ogólnego rozwoju fizycznego i sprawności fizycznej oraz kształtowania wartościowych cech charakteru,**

**po drugie — w toku tych ćwiczeń żołnierze opanowują technikę pokonywania różnego rodzaju przeszkód terenowych, wprawdzie stosunkowo łatwych do pokonania, lecz bardzo często spotykanych na polu walki.**

A więc tor przeszkód ma duże znaczenie i dla kadr służby samochodowej. Żołnierz nasz powinien wiedzieć, że tor przeszkód może pokonać tylko ten, kto jest zdrowy silny i dobrze wysportowany, a takim żołnierzem powinien być każdy żołnierz-kierowca czy też żołnierz innej specjalności samochodowej. Siła fizyczna i zdrowie żołnierza - kierowcy bardzo często potrzebne są w jego codziennej pracy fachowej.

Jeżeli chodzi o technikę pokonywania toru przeszkód, to trzeba wychodzić z założenia: „najmniej słów, a najwięcej ćwiczeń praktycznych" Stosując tę zasadę każdy kierownik ćwiczenia na torze przeszkód powinien krótko i zwięźle objaśnić technikę pokonywania toru przeszkód, a następnie udzielać żołnierzom wyjaśnień.

Przez nauczanie techniki pokonywania toru przeszkód lub poszczególnych przeszkód należy dążyć do stosowania takich ćwiczeń pomocniczych i przygotowawczych, których technika wykonania będzie jak najbardziej podobna do techniki normalnego pokonania przeszkody na torze przeszkód.

Toteż, aby nauczyć żołnierzy dobrze pokonywać tor przeszkód należy uczyć ich pokonywania poszczególnych przeszkód na torze, a po opanowaniu tych ćwiczeń można przejść do pokonywania całego toru. W początkowym okresie szkolenia nie ogranicza się specjalnie czasu na pokonywanie toru przeszkód. Żołnierze pokonują tor przeszkód w tempie dowolnym, bez specjalnego naprężenia. W tym okresie zwraca się przede wszystkim uwagę na prawidłowość pokonywania poszczególnych przeszkód i na pokonywanie toru przeszkód w całości. Doskonałe opanowanie pokonywania poszczególnych przeszkód i całego toru pozwoli później na pokonywanie toru w czasie wyznaczonym przez instrukcję wyszkolenia fizycznego.

Oprócz wspomnianych wyżej sposobów rozwoju tężyzny fizycznej należy zwracać uwagę na szkolenie sportowe na przyrządach sportowych. Ćwiczenia na przyrządach wymagają dużo wysiłku, uporczywości, zahartowania, ale ćwiczenia te opłacą się stokrotnie, gdyż żołnierze ćwiczący się na przyrządach są silni, zdrowi, wytrzymali, a więc nie boją się trudności w wykonaniu ciężkich obowiązków żołnierskich. Każdy żołnierz naszej służby powinien posiadać odznakę SPO

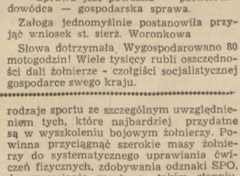
Aby zachęcić żołnierzy naszej służby do ćwiczeń z wyszkolenia fizycznego, trzeba ćwiczenia te w odpowiedni sposób propagować i zaagitować. Propaganda ta powinna wyjaśnić uchwały Partii i Rządu w sprawie kultury fizycznej, zapewnić pracę polityczną - wychowawczą wśród sportowców, popularyzować poszczególne rodzaje sportu ze szczególnym uwzględnieniem tych, które najbardziej przydatne są w wyszkoleniu bojowym żołnierzy. Powinna przyciągnąć szerokie masy żołnierzy do systematycznego uprawiania ćwiczeń fizycznych, zdobywania odznaki SPO, do uprawiania sportu w takim stopniu, aby osiągnąć kolejno wszystkie klasy sportowe. Praca agitacyjno - propagandowa musi być skierowana na popularyzację twórczej inicjatywy i osiągnięć przodujących żołnierzy - sportowców, którzy swoje osiągnięcia sportowe łączą z dobrymi i bardzo dobrymi wynikami w wyszkoleniu wojskowym, politycznym i fachowym.

**Istnieje wiele form pracy propagandowo - agitacyjnej, z których najbardziej rozpowszechnione są:**

- **organizacja zawodów sportowych, a więc odpowiednie agitowanie samych zawodów i ich wyników;**
- **wydawanie odpowiednich fotogazetek i fotomontaży, w których należy przedstawiać osiągnięcia przodujących sportowców pododdziału i oddziału;**
- **urządzanie gawęd i referatów na tematy sportowe;**
- **wyświetlanie kronik i filmów sportowych, czytanie książek na tematy sportowe.**

**Wszyscy żołnierze służby samochodowej winni systematycznie uprawiać sport i rozwijać kulturę fizyczną, aby stać się zdrowymi, zahartowanymi fizycznie żołnierzami zdolnymi do pełnienia zaszczytnego obowiązku jakim jest obrona Polski Ludowej.**

**Płk. B. BARYCKI**



**Ćwiczenia na przyrządach wymagają dużo wysiłku, uporczywości i zahartowania. Na zdjęciu: Młodzi żołnierze z uwagą śledzą wykonywanie zadania przez d-cę drużyny**

## BIERZEMY Z NICH WZÓR

Przed parkiem samochodowym widnieje piękna, duża, ozdobiona w efektowne ramki tablica przodowników wyszkolenia politycznego, bojowego i fachowego. Żołnierze przechodząc obok tej honorowej tablicy często zatrzymują się, by przeczytać krótką wzmiankę o swoich kolegach przodownikach. Są to kpr. Kuros Władysław, kpr Herman Edmund, st. szer. Genca Jan i st. szer. Curzydło Stanisław. Żołnierze ci, swoim nienagannym postępowaniem dają przykład pozostałym żołnierzom. Jako kierowcy walczą oni na każdym kroku o oszczędność paliwa, przedłużają żywotność pojazdów mechanicznych i przejawiają głęboką troskę o powierzony im sprzęt. Wiedzą dobrze, że każdy zaoszczędzony litr paliwa czy przedłużenie używalności ogumienia, to dobrze wymierzony cios we wroga.

Każdy z nich jest bardzo koleżeński, chętnie służy radą fachową swoim kolegom, a w razie potrzeby zawsze znajdzie wolną chwilę, by pomóc w usunięciu jakiegokolwiek niedomagania samochodu. Takim postępowaniem wzmacniają oni siłę i zdolność bojową naszego Ludowego Wojska Polskiego.

**kpr. Z. Żylka**

## BĘDĘ ŻOŁNIERZEM-KIEROWCĄ

Wielkie ożywienie panowało w pododdziale, kiedy młodzi żołnierze dowiedzieli się o nowoorganizowanym kursie kierowców samochodowych. Wielu z nich zwróciło się drogą służbową do dowódcy pododdziału z prośbą o wysłanie na kurs.

**— „Mam wielkie zamiłowanie do tego zawodu — pisze kan. Nowak — chciałbym ukończyć kurs, otrzymać prawo jazdy i wrócić do swego oddziału. Chciałbym mieć swój samochód, którym mógł bym się opiekować, jeździć...**

**Jeżeli zostanę wysłany na kurs, dołożę wszelkich starań, aby nie zmarnować bezczynnie czasu; będę dobrze się uczył rozumiejąc, jak poważne zadania stoją przed służbą samochodową".**

**Kan. Wiliński pisze: — „Moim marzeniem od dawna jest uzyskać prawo jazdy i samochód. Widzę możliwość zrealizowania swego marzenia, wobec czego proszę o skierowanie mnie na kurs kierowców".**

Podobne podania złożyli również inni żołnierze, podając właściwe powody, wynikające przeważnie z zamiłowania do służby samochodowej.

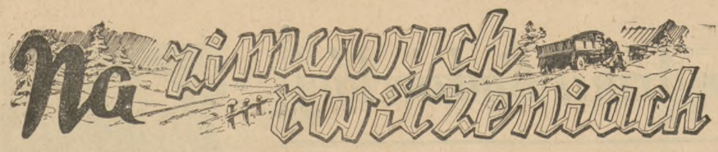
Dowódca pododdziału, ustosunkował się pozytywnie do wniesionych podań i przesłał je do dowódcy oddziału, który wyraził zgodę.

Jakież to było zadowolenie, ile było radości kiedy kan. Nowak i kan. Wiliński dowiedzieli się, że jadą na kurs kierowców.

Rzecz jasna, że żołnierze ci sami zapracowali na to wyróżnienie, ponieważ wzorowo zachowywali się, dobrze się uczyli i byli zdyscyplinowani.

Wysyłając na kurs takich żołnierzy dowódca oddziału jest pewny, że będą chlubą pododdziału, wzorem dyscypliny i koleżeństwa.

**Ppor. J. Cendrowski**



# Na zimowych ćwiczeniach

**Wyjazd na ćwiczenia samochodem czy motocyklem w okresie zimowym stawia przed kierowcą poważne zadania, od wykonania których zależeć będzie pełna realizacja planu szkolenia odnośnego oddziału.**

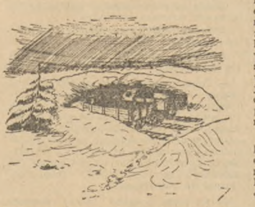
**Przed wyjazdem należy przede wszystkim zastanowić się nad przygotowaniem pojazdu do pracy w ciężkim zaśnieżonym terenie, do jazdy po drogach, na których napotykać będziemy zaspy śnieżne lub odcinki drogi oblodzonej.**

Oprócz przewidzianego sprzętu saperskiego pożądane byłoby zaopatrzeć się w dużą łopatę — szuflę do odrzucania śniegu. Przyda nam się ona później do urządzenia miejsc parkowania pojazdów, usuwania zasp śnieżnych, zgarniania śniegu w celu zamaskowania pojazdów itp. Taka łopata — szufla lepiej spełni swoje zadanie, aniżeli mała łopata saperska, niedostosowana do tego celu. Nie zapominajmy również wziąć ze sobą kilku metrów grubego drutu, który może być potrzebny do naprawy łańcuchów przeciwślizgowych, czyli do łączenia ogniw, które podczas jazdy po drogach leśnych, narażone są na zerwanie. Należy pamiętać również o zabraniu bańki blaszanej, wiadra brezentowego względnie innego naczynia, które będzie nam potrzebne do spuszczania wody na noc lub podczas dłuższych postojów w dzień, w okresie silnych mrozów. W niewielkim naczynu trzeba zebrać roztwór soli do przecierania szyb, chroniąc je w ten sposób przed zamarzaniem.

Jeśli chodzi o sam pojazd, to trzeba dokładnie sprawdzić szczelność budki kierowcy ze szczególnym uwzględnieniem szyb bocznych, które w wielu samochodach nie szczelnie się domykają. Należy też przeglądnąć i w miarę potrzeby naprawić pokrowiec na chłodnicę.

Trzeba również zwrócić uwagę na osobiste wyposażenie kierowcy. Trzeba starannie oczyścić względnie oddać do prania komplet watowany (kurtkę i spodnie), a w okresie ćwiczeń pamiętać o każdorazowym wysuszeniu w ciągu nocy przemoczonych butów filcowych i ubrania.

Urządzając miejsce parkowania pojazdów, musimy rozmieścić je tak, by samochody były osłonięte od wiatru. Usypany przez nas wał ze śniegu w odległości ok. 25 metrów za samochodami, zatrzyma niesiony wiatrem śnieg i spowoduje utworzenie się zaspy chroniącej pojazdy od wiatru. Prze' samochodem robimy wykop ze śniegu, podobnie jak robiliśmy to w lecie z ziemi. Miejsca parkowania pojazdów i w ogóle krótkie postoje podczas zamieci śnieżnej należy wybierać w miejscach zadrzewionych, by uchronić pojazdy od zasypania śniegiem, a także ze względu na maskowanie. Przy ustawianiu samochodu w wykopie śnieżnym, wskazane jest podłożenie pod koła desek, które podczas nocnych odwilży i przymrozków, zapobiegną przymarzaniu kół. Aby ułatwić wyjazd samochodu z wykopu, którego dno będzie pochyłe, kładziemy drabinki wykonane z żerdzi.



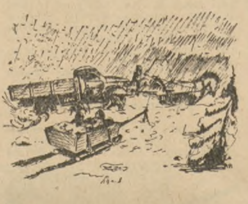
**Wykop w śniegu przeznaczony dla krótszego postoju pojazdów. Z tyłu widzimy nasyp ze śniegu, mający na celu utworzenie się zaspy, która chronić będzie samochody od wiatru i śniegu**

Przy pokonywaniu brodów w zimie musimy pamiętać o przygotowaniu zjazdów na lód i wyjazdów, gdyż teren ten będzie przeważnie oblodzony i dopiero usunięcie lodu oraz ułożenie pomostów z drzewa ułatwi nam wjazd i wyjazd na przeciwległy brzeg.

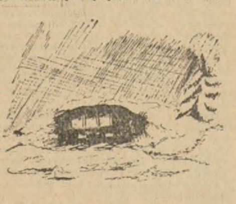
Swego rodzaju zasadzkę stanowią dla samochodu drogi wiejskie zasypane warstwą śniegu dochodzącą nieraz do 1—1,5 m grubości, na których ruch pieszy i przejeżdżające sanie, ubiją grubą skorupę śnieżną, która z czasem zlodowacieje. Otóż samochód, którego koła uzbrojone są w łańcuchy przeciwślizgowe, jadąc taką pozornie twardą drogą może przy pełnym obciążeniu lub w razie poślizgu kół, załamać lub wyrwać łańcuchami ową zlodowaciałą wierzchnią wartwę i zapaść się w głęboki śnieg, z którego później trudno będzie go wydostać. W tym przypadku lepiej jest jechać nierównym zamarzniętym polem obok drogi, niż ryzykować mozolne odkopywanie samochodu i wprowadzanie go na twardą drogę.

Jazda po zaśnieżonych terenach może być kontynuowana tylko po dokładnym zbadaniu terenu i wytyczeniu drogi pierwszemu samochodowi. Następne samochody kolumny muszą jechać tylko przetartymi śladami.

**por. S. Kubiak**



**Samochód nie przygotowany do ćwiczeń w zimie może nam sprawić dużo kłopotu. Między innymi możemy znaleźć się w sytuacji przedstawionej na rysunku**



**Na zamieszczonym powyżej rys. widzimy samochód zamaskowany przed obserwacją naziemną i lotniczą. Nakrycie z góry wykonane jest z długich gałęzi przykrytych cienką warstwą śniegu**

## Z ŻYCIA NASZEJ SŁUŻBY

### SZKOLĄ SIĘ MŁODZI KIEROWCY

Chłodny zimowy poranek? Z garażu wyjechał samochód z tabliczkami przytwierdzonymi z przodu i tyłu, na których widnieje napis: „nauka jazdy". Na samochodzie, wesoło gwarząc, siedzi kilkunastu młodych żołnierzy. Dziś odbywa się nauka jazdy. Za kierownicą siedzi młody kierowca szer. Wojdat. Jeździł on już w cywilu, lecz przeegzaminować trzeba każdego. Czujne oko instruktora sierż. Bobra śledzi każdą czynność kierowcy, jego umiejętnosć prowadzenia pojazdu, opanowanie przy mijaniu, sposób jazdy na zakrętach. Szer. Wojdat zdał egzamin na bardzo dobrze.

Kolejno siadają za kierownicę inni, wykonując czynności według wskazówek instruktora. Samochód rusza dalej

— **„Więcej gazu! włączyć trójkę! Tak, dobrze".**

Instruktor lubi pochwalić, gdy widzi szczerą chęć i zapał do pracy.

Młodzi kierowcy po ukończeniu kursu obejmą samodzielnie wozy i biorąc wzór ze starszych kolegów, będą dobrze jeździć i ściśle przestrzegać przepisów ruchu kołowego. Będą dbać o powierzony ich opiece sprzęt samochodowy. Już dziś do najlepszych spośród nich należą: **szer. szer. Grzymkowski, Pawlak, Furman, Wojdat, Pyda, Celiński, Pietrusiak, Molanowski i Bobrek.**

Żołnierze ci dobrze wywiązują się ze swych obowiązków ściśle i dokładnie wykonują rozkazy dowódców, przestrzegają postanowień regulaminów. Dowództwo naszego oddziału troskliwą opieką otacza młodych kierowców, umożliwiając im pogłębienie wiedzy fachowej.

W sali wykładowej bogato wyposażonej w niezbędne do szkolenia części samochodowe prowadzone są wykłady teoretyczne. Wykładowca kpt. Grycaj tłumaczy i wyjaśnia współdziałanie części w silniku samochodowym. Cierpliwie zapoznaje młodych żołnierzy z rolą kierowcy w Ludowym Wojsku Polskim.

**Wzorowo wyszkoleni kierowcy sprostają na pewno trudnym zadaniom żołnierskiej służby i z honorem wykonają każdy rozkaz dowództwa.**

**szer. T. Łatyński**

### KOLEŻEŃSTWO ŻOŁNIERSKIE

Każdemu z nas znane są przykre chwile, gdy sam nie mógł sobie dać rady przy usuwaniu niedomagań swego samochodu.

Każdy wie, że w tym wypadku pomoc koleżeńska jest nieocenioną przysługą, dodaje każdemu z nas sił i odwagi w trudnych chwilach. Świadomość, że koledzy mi pomogą, że nie jestem osamotniony pozwala podejmować najtrudniejsze zadania i dobrze je wykonywać.

Takim właśnie koleżeńskim żołnierzem jest st. szer. Cudrzydło Stanisław, dowódca drużyny plutonu ciągników. Widzimy go stale „grzebiącego" coś przy silniku, któregoś ze swoich podwładnych. Swoim postępowaniem zaskarbił on sobie szacunek i poważanie całego pododdziału. Przejawem jego koleżeństwa jest pouczanie i wyjaśnianie posiadającym kłopoty ze swymi pojazdami, przyczyn niedomagań silnika. Nie oszczędzając sił, st. szer. Cudrzydło stale pracuje nad podniesieniem wiadomości fachowych swoich podwładnych. Toteż pojazdy drużyny st. szer. Cudrzydły są zawsze technicznie sprawne i lśnią czystością.

Takich, którzy dobrze pojęli koleżeństwo żołnierskie jest w naszym pododdziale więcej. Są to kpr. Kuros, st. szer. Kraszewski i inni. Pamiętać musimy, że prawdziwe koleżeństwo żołnierskie służy sprawie umocnienia siły i gotowości bojowej naszego Ludowego Wojska. Dlatego też nie wolno nam ukrywać niedociągnięć w imię fałszywie pojętej przyjaźni.

**kpr. Z. Żyłka**

## NOWE PRZEPISY O WYDAWANIU PRAW JAZDY

**Z dniem 15 stycznia 1954 r., obowiązują nowe przepisy o rodzaju pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, warunkach ich otrzymywania oraz o zasadach wycofania starych pozwoleń. W celu zapoznania wszystkich żołnierzy kierowców z tym zagadnieniem, na łamach „Kierowcy" będą ukazywać się artykuły omawiające wspomniane przepisy.**

W świetle nowych przepisów unieważnia się wszystkie dotychczas wydane pozwolenia, zarówno cywilne jak i wojskowe, zostają natomiast wprowadzone pozwolenia nowego wzoru. Nowe pozwolenia będą miały dołączoną wkładkę kontrolną, dla udzielania ostrzeżeń kierowcom nie przestrzegającym przepisów o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych. Wkładka „A" posiada cztery odcinki, które są odcinane przez upoważnione osoby w przypadku stwierdzenia, że dany kierowca naruszył przepisy drogowe. O ile z wkładki „A" zostaną wycięte wszystkie odcinki, zamienia się ją na wkładkę „B", która również posiada cztery odcinki. O ile z tej wkładki zostaną odcięte wszystkie odcinki — kierowcy odbiera się pozwolenie. Tu pragnę nadmienić, że pojedyńcze odcinki z wkładki kontrolnej „A" lub „B" są odcinane za mniejsze przewinienia kierowców np. postój w niedozwolonym miejscu, za brudny samochód itp. Natomiast za większe przewinienia wkładka kontrolna „A" będzie wymieniana na wkładkę „B".

Widzimy więc, że nowe przepisy wprowadzają bardziej surową dyscyplinę na odcinku przestrzegania zasad ruchu drogowego i za wszelkie przewinienia będą stosowane kary ostrzegawcze, w razie notorycznego powtarzania się wszelkiego rodzaju wykroczeń, kierowca będzie pozbawiony zawodu przez odebranie mu pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

**Obowiązujące nowe pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych będą się dzieliły na następujące kategorie:**

**1) kategoria I**
**2) kategoria II**
**3) kategoria III**
**4) kategoria amatorska**
**5) kategoria motocyklowa**
**6) kategoria ciągnikowa**
**7) kategoria trolejbusowa.**

Zakres uprawnień posiadacza pozwolenia wyżej podanych kategorii jest następujący.

1. Pozwolenie kategorii I uprawnia do prowadzenia wszelkich samochodów i pociągów drogowych.

2. Pozwolenie kategorii II uprawnia do prowadzenia wszelkich samochodów i pociągów drogowych, z wyjątkiem autobusów z przyczepą osobową. Ponadto pozwolenie to, w miastach liczących ponad 100 000 mieszkańców nie uprawnia do prowadzenia autobusów (karetek sanitarnych), stacji pogotowia ratunkowego, samochodów bojowych straży ogniowej i innych pojazdów uprzywilejowanych w ruchu drogowym.

3. Pozwolenie kategorii III uprawnia do prowadzenia:

a) samochodów osobowych, z wyjątkiem dorożek samochodowych (taksówek) w m. st. Warszawie i w m. Łodzi oraz w miastach stanowiących powiaty (tym samym należy rozumieć, że dotyczy to i miast wojewódzkich),

b) samochodów ciężarowych, z wyjątkiem zaopatrzonych w silniki wysokoprężne,

c) samochodów ciężarowych i ciągników najwyżej z jedną przyczepą o łącznej ładowności 7 ton,

d) ciągników najwyżej z trzema przyczepami o łącznej ładowności 9 ton, jeżeli ciągniki te nie mogą rozwijać szybkości ponad 30 km/godz.

4. Pozwolenie kategorii amatorskiej uprawnia do niezawodowego prowadzenia samochodów osobowych. To znaczy, że posiadacze pozwolenia tej kategorii niemogą być przyjęci do pracy w charakterze kierowców, a jedynie mogą prowadzić samochody, które stanowią prywatną własność i są wykorzystywane do osobistych celów.

5. Pozwolenie kategorii motocyklowej uprawnia do prowadzenia rowerów i wózków z silnikami pomocniczymi o pojemności skokowej ponad 50 $cm^3$ oraz motocykli z silnikami o tejże pojemności. Pozwolenie kategorii motocyklowej wydaje się tylko w tym przypadku, jeśli dana osoba oprócz motocykli nie umie prowadzić żadnego innego pojazdu, natomiast posiadaczowi pozwolenia innych kategorii, o ile umie prowadzić motocykle, nie wydaje się pozwolenia kategorii motocyklowej, a jedynie na posiadanym pozwoleniu zaznacza się, że ma prawo prowadzić również i motocykle.

6. Pozwolenie kategorii ciągnikowej uprawnia do prowadzenia ciągników najwyżej z trzema przyczepami o łącznej ładowności 9 ton, jeśli ciągniki te nie mogą rozwijać szybkości ponad 30 km/godz.

7. Pozwolenie kategorii trolejbusowej uprawia do prowadzenia trolejbusów.

Należy nadmienić, że pozwolenia wymienione w punkt. 3, 4, 5, 6 i 7 nie uprawniają do prowadzenia pojazdów mechanicznych z ładunkiem niebezpiecznym. O ile chodzi o żołnierzy-kierowców, to powyżej wspomniane przepisy ich nie dotyczą i mogą oni prowadzić pojazdy bez względu na rodzaj pojazdu i ładunku, pomimo że będą posiadaczami pozwolenia kategorii III-ciej. Pomimo istnienia takiego przepisu nie zwalnia się oficerów służby samochodowej od obowiązku przydzielania pojazdów mechanicznych żołnierzom-kierowcom w zależności od ich kwalifikacji fachowych. To znaczy, że na pojazdy przewożące osoby względnie niebezpieczny ładunek należy przydzielać bardziej doświadczonych i posiadających większe kwalifikacje żołnierzy-kierowców.

W świetle nowych przepisów również zmieniły się i warunki otrzymania pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych. Każdy kandydat na kierowcę, pragnący otrzymać pozwolenie kategorii III-ciej, powinien ukończyć kurs, który obejmuje 300 godzin nauczania (dotychczas kurs obejmował 140 godz. nauki) i po ukończeniu kursu zdać egzamin przed komisją działającą przy prezydiach wojewódzkich rad narodowych. O ile egzamin przejdzie pomyślnie, absolwentowi kursu wydaje się pozwolenie praktykanta i skierowuje na 3 miesięczną praktykę do zakładu pracy, która odbywa się pod nadzorem kierowcy I-szej względnie II-giej kategorii. Po skończonej praktyce zakład pracy oraz kierowca, który był odpowiedzialny za praktykanta, wypełniają odnośne rubryki w pozwoleniu praktykanta i o ile są one pozytywne, danemu kandydatowi na podstawie takiego pozwolenia praktykanta wydaje się pozwolenie III-ciej kategorii. Dla uzyskania pozwolenia kategorii II-giej trzeba:

a. odbyć roczną praktykę w prowadzeniu i obsłudze samochodu jako kierowca posiadający pozwolenie kategorii III-ciej;
b. przejechać w charakterze kierowcy posiadającego pozwolenie kategorii III-ciej 25 000 km i mieć wkładkę kontrolną A, to znaczy nie być karanym,
c. ukończyć kurs dokształcający i zdać egzamin przed komisją egzaminacyjną.

Podobnie jest, o ile posiadacz pozwolenia kategorii II-giej pragnie otrzymać pozwolenie kategorii I-szej. Różnica polega na tym, że praktyka w prowadzeniu i obsłudze samochodów w charakterze kierowcy posiadającego pozwolenie kategorii II-giej wynosi dwa lata i należy przejechać 50 000 km.

Żołnierze-kierowcy odbywają praktykę oraz szkolenie w swoich oddziałach względnie pododdziałach zgodnie z opracowanymi programami. Wszelkiego rodzaju fachowych kwalifikacji żołnierzy-kierowców dokonuje komisja egzaminacyjna składająca się z przewodniczącego powołanego przez prezydium wojewódzkiej rady narodowej oraz dwóch oficerów.

**W następnym artykule zostaną podane dalsze wyjaśnienia i warunki wymiany dotychczasowych pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych na pozwolenia nowego wzoru.**

**M. W.**



# Uruchomienie silnika czołgu

**Prawidłowe uruchamianie silnika jest jednym z podstawowych czynników w walce o przedłużenie okresów międzyremontowych czołgów. Niska temperatura otaczającego powietrza w zimie znacznie utrudnia uruchomienie silnika czołgowego. Na czym polegają te trudności? Przede wszystkim na tym, że przy niskiej temperaturze krzepnie olej w układzie smarowania.**

Na przykład zimowy olej lotniczy przy zmianie temperatury od + 15°C do 0°C zwiększa swą lepkość 82 razy, a przy obniżeniu temperatury oleju od 0°C do —40°C lepkość oleju zwiększa się 473 razy. Przy niskiej temperaturze maleje luz między czopami wału korbowego a panewkami łożysk z powodu tego, że panewki bronzowo-ołowiane kurczą się od zimna więcej niż stalowy wał korbowy.

Na skutek powyższego przy obniżeniu temperatury otaczającego powietrza opór wału korbowego przy obracaniu go podczas uruchamiania silnika znacznie się zwiększa. Tak na przykład przy obniżeniu temperatury oleju w układzie od +20°C do —20°C opór przy obracaniu wału korbowego zwiększa się więcej niż trzykrotnie.

W celu zmniejszenia siły tarcia tłoków i czopów jak również uniknięcia nadmiernego zużycia trących się części silnika, niezbędne jest ogrzanie silnika przed uruchomieniem przez wlanie do układu gorącego płynu chłodzącego i oleju.



**Plut. J. Nowak to wzorowy mechanik-kierowca. Zimą i latem jego maszyna jest w pełnej sprawności technicznej.**

Drugą przyczyną dużych trudności uruchomienia silnika czołgowego jest pogorszenie zapłonu i spalania się paliwa w cylindrach zimnego silnika. Podczas mrozu temperatura zassanego powietrza jest niska, w wyniku czego przy sprężaniu go w cylindrze paliwo nie jest w stanie zapalić się.

Stąd wniosek, że w celu łatwiejszego uruchomienia silnika zimą, konieczne jest uzyskanie niezbędnej temperatury powietrza w cylindrach w końcu suwu sprężania, co możemy osiągnąć przez ogrzanie zasysanego do cylindrów powietrza, wykorzystując specjalne urządzenia znajdujące się na czołgach jak również przez nagrzanie cylindrów silnika przez wlanie do układu chłodzenia, gorącego płynu chłodzącego.

Kolejną trudnością uruchomienia silnika czołgowego zimą jest to, że przy niskich temperaturach znacznie pogarsza się zdolność przepompowywania oleju przez przewody. Doświadczenie wykazuje, że przy niskiej temperaturze otaczającego powietrza w celu zapewnienia normalnego przepompowywania oleju przez przewody układu smarowania przed uruchomieniem silnika należy podgrzać olej. Konieczne jest również rozgrzanie wału korbowego silnika przez zalewanie do karteru silnika, odpowiedniej ilości rozgrzanego oleju, co zapewni swobodne przepompowywanie oleju przed uruchomieniem silnika oraz w czasie jego rozgrzewania.

Należy zwrócić uwagę jeszcze na jedno zagadnienie. W celu osiągnięcia potrzebnych do uruchomienia silnika wysokoprężnego obrotów wału korbowego w granicach 100—120 obr./min. konieczne jest posiadanie przez akumulatory odpowiedniej pojemności elektrycznej w amperogodzinach. Lecz pojemność akumulatora przy obniżeniu temperatury otaczającego powietrza zmniejsza się na skutek gęstnienia elektrolitu. Na przykład przy obniżeniu temperatury otaczającego powietrza z +25° do —20°C pojemność akumulatora zmniejsza się więcej niż dwukrotnie.

Stąd wniosek, że w celu uruchomienia silnika czołgowego w zimie za pomocą rozrusznika elektrycznego należy akumulatory przechowywać w ciepłych pomieszczeniach i przed uruchomieniem silnika wstawiać do wozu akumulatory „ciepłe".



**Załoga kpr. Zawady dba o swój wóz bojowy. Na zdjęciu: codzienna konserwacja maszyny.**

**Jaką kolejność prac należy przyjąć przy uruchamianiu silnika w zimie?**

Przede wszystkim należy przynieść do wozu ciepłe akumulatory i otworzyć włazy wozu. W wypadku kiedy czołg stoi w parku otwartym ustawić pod wozem piec czołgowy i rozpalić, wóz okryć brezentem pozostawiając otwarty przedni właz. Jednocześnie należy ustawić na miejsce akumulatory. Po przeprowadzeniu przeglądu kontrolnego wewnątrz wozu zalewa się do układu chłodzenia płyn chłodzący ogrzany do temperatury 80—85°C. Kurek zlewny trzeba przy tym trzymać otwarty do czasu, kiedy zacznie przez niego wyciekać ciepła woda. Po wykonaniu czynności z wlewaniem wody należy wlać do układu smarowania oleju ogrzanego do temperatury 90°C z początku po 10 litrów do każdego zbiornika, a później do karteru silnika przez odwietrznik w ilości 45 l. Olej najlepiej wlewać za pomocą węża z lejkiem, wyprowadzonym do wieży do poziomu jej pokrywy, co zwiększa szybkość wlewania oleju oraz opóźnia jego stygnięcie. Należy przy tym pamiętać o hermetycznym połączeniu węża z odwietrznikiem.

Z kolei należy odpowietrzyć układ paliwowy. Za pomocą ręcznej pompy olejowej przepompować olej przez wał korbowy bez jego obracania, stwarzając ciśnienie 0,5 — 1,5 atm. Za pomocą przyrządu obrócić wał korbowy o 0,5—1 obrót po czym przepompować olej przez wał korbowy i łożyska przy równoczesnym obracaniu wału korbowego za pomocą rozrusznika bez podania paliwa w ciągu 8—10 sek.

Po wykonaniu tych czynności można uruchomić silnik, przykryć brezentem wszystkie miejsca dopływu powietrza, usunąć piec i kontynuować rozgrzewanie silnika.

**A. J.**

# SPRAWDZANIE I REGULACJA ZBIEŻNOŚCI KÓŁ

Podczas eksploatacji samochodu kąty ustawienia przednich kół mogą ulec zmianie, wobec czego należy je od czasu do czasu sprawdzać i regulować, by przywrócić im normalną wielkość ustaloną przez fabrykę.

Zbieżność kół może być naruszona wskutek wygięcia się przedniej osi, poprzecznego drążka kierowniczego, ramion zwrotnic i zużycia połączeń drążków kierowniczych.

Zbieżność kół sprawdza się za pomocą specjalnej linijki, którą mierzy się z przodu i z tyłu odległość między wewnętrznymi krawędziami obręczy kół na wysokości osi kół (rys. 1).



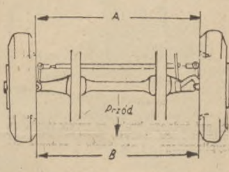
**Rys. 1. Sprawdzanie zbieżności przednich kół samochodu GAZ-63 za pomocą linijki.**

Zbieżność kół należy mierzyć między tymi samymi punktami obręczy obu kół. W tym celu mierzymy najpierw odległość z przodu i oznaczamy kredą punkty na obręczach kół, między którymi dokonano pomiaru. Następnie obracamy koła tak, aby oznaczone kredą punkty okazały się na poziomie osi i ponownie mierzymy odległość.

Jeżeli zbieżność kół nie jest normalna trzeba ją wyregulować. Przed rozpoczęciem regulacji stawiamy samochód na poziomej twardej płaszczyźnie tak, by przednie koła były w położeniu odpowiadającym ruchowi samochodu po linii prostej.

Zbieżność kół reguluje się zmianą długości poprzecznego drążka kierowniczego. W samochodzie np. Zis-150 trzeba najpierw zwolnić śruby obu końcówek poprzecznego drążka kierowniczego, a następnie pokręcając drążkiem (wkręcając go w końcówkę, gdy zbieżność jest za duża lub wykręcając z końcówki gdy zbieżnoć jest za mała) zmienić odległość między przegubami końcówek tak, by otrzymać normalną wielkość zbieżności kół, czyli 8 — 12 mm (różnica odległości między A i B na rys. 2).

Regulując zbieżność przednich kół samochodu GAZ-63 należy zwolnić nakrętki ściągających śrub lewej końcówki, poprzecznego drążka kierowniczego, wyjąć zawleczkę, odkręcić nakrętkę sworznia lewej końcówki poprzecznego drążka kierowniczego i wyjąć sworzeń. Następnie, obracając lewą końcówką poprzecznego

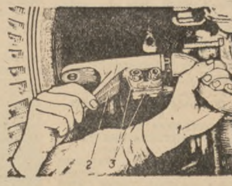



**Rys. 2. Zbieżność przednich kół samochodu Zis-150.**

drążka kierowniczego o jeden obrót w jedną lub drugą stronę (zależnie od potrzeby), wydłużyć lub skrócić poprzeczny drążek kierowniczy (rys. 3). Jeżeli po jednym obrocie lewej końcówki zbieżność kół będzie niedostateczna, należy wykonać podane wyżej czynności z prawą końcówką poprzecznego drążka kierowniczego, której gwint ma mniejszy skok i obracając nią, dokładnie ustawić zbieżność kół, której wielkość mierzona podobnie, jak na rys. 2 powinna wynosić 2 — 5 mm.

Podczas regulacji trzeba zwracać uwagę, by wygięta część poprzecznego drążka kierowniczego nie dotykała obudowy mostu, przy czym odstęp między kołnierzem szyjki obudowy mostu, a drążkiem kierowniczym powinien wynosić co najmniej 25 mm.

Po wyregulowaniu trzeba połączyć końcówki poprzecznego drążka kierowniczego z ramionami zwrotnic, włożyć sworz-




**Rys. 3. Regulacja zbieżności przednich kół samochodu GAZ-63.**
**1 — poprzeczny drążek kierowniczy; 2 — końcówka (lewa); 3 — śruby ściągające końcówkę.**

nie, dociągnąć nakrętki i zabezpieczyć je zawleczkami. Następnie dociągnąć śruby końcówek i dokręcić przeciwnakrętkę prawej końcówki.

Zbieżność kół powinna być regulowana dlatego, że naruszenie jej utrudnia prowadzenie samochodu i powoduje nadmierne zużycie łożysk kół, sworzni zwrotnic i ich tulej, ogumienia oraz pogarsza stateczność samochodu podczas jazdy.

**W. F.**

# Zachowaj dyscyplinę jazdy



Niewątpliwie wielu z was, koledzy zainteresowały artykuły pt. „Walczmy z wypadkami", drukowane w „Kierowcy". Dlatego w niniejszym artykule podsumowującym niejako cykl tych artykułów chcę zatrzymać się na przyczynach powodujących te wypadki, aby ostrzec Was przed nimi, a przede wszystkim młodych kierowców, nie posiadających jeszcze dostatecznej praktyki i doświadczenia w prowadzeniu pojazdów.

Wszystkie wypadki, o których mowa była w tych artykułach, zaistniały na terenie naszego kraju. Sprawcami ich byli nasi koledzy po specjalności, kierowcy cywile, to znaczy, że jeżeli my nie wyciągnęliśmy z nich jeszcze odpowiednich wniosków dla siebie, możemy również stać się przyczyną śmierci wielu niewinnych ludzi, przyczyną zniszczenia mienia państwowego, przyczyną zahamowania w pewnej mierze realizacji Planu 6-letniego i budowy socjalizmu w naszym kraju.

W przypadku zaś, jeżeli nawet uda nam się wyjść cało z katastrofy, na pewno nie unikniemy kary, która w podobnych wypadkach bywa bardzo surowa.

Nie było w podawanych artykułach ani jednego wypadku, którego by nie można było uniknąć przy stosowaniu się uczciwie i sumiennie do obowiązujących przepisów.

I tak w numerze 12 z ub. r. widzimy jak kierowca samowolnie oddalił się wraz z samochodem dla załatwienia osobistej sprawy. Jadąc z powrotem z nadmierną szybkością na skutek nie zastosowania się do znaku drogowego, nakazującego zachowanie szczególnej ostrożności uderzył dziecko które wybiegło na jezdnię i zabił je.

W numerze 13 kierowca po zakończeniu pracy, wracając do parku postoju spotkał kolegę, który zaproponował wyjazd do znajomych, gdzie po spożyciu dużej ilości alkoholu, wpadli w drodze powrotnej na stojący samochód, w wyniku czego kolega kierowcy poniósł śmierć na miejscu. Przypadkowi zaś pasażerowie („łebki") odnieśli ciężkie obrażenia, a samochód kompletnie został rozbity.

W numerze 17 kierowca, który samowolnie oddalił się z parku na prośbę kolegi o odwiezienie go na dworzec, nie zastosował się do znaków drogowych, jadąc z nadmierną szybkością zamierzał wyprzedzić na jednokierunkowej ulicy samochód ciężarowy. Wynikiem takiej jazdy było — przewrócenie się samochodu, własne kalectwo i długoterminowy pobyt w więzieniu.

W numerze 18 kierowca, wykonując służbowe polecenia przełożonych, zboczył z ustalonej trasy i udał się wraz z kolegami na zabawę. W drodze powrotnej, jadąc z nadmierną szybkością wpadł na przydrożne drzewo, niszcząc kompletnie samochód, kalecząc siebie i kolegę.

W numerze 21 kierowca po zakończeniu pracy udał się wraz z kolegami do knajpy i po spożyciu większej ilości olkoholu, posiadając w szoferce 3 osoby, spadł z mostu do rzeki, gdzie wszyscy ponieśli śmierć przez utopienie się.

Czy można zapobiec wyżej przytoczonym wypadkom, uniknąć śmierci, względnie kalectwa i nie zniszczyć samochodów? Tak można.

Należy tylko sumiennie i uczciwie, z poczuciem osobistej odpowiedzialności za powierzoną pracę stosować się do istniejących przepisów eksploatacyjnych i drogowych. Należy pamiętać, że każdy kierowca rzetelnie i uczciwie wykonujący swoje obowiązki, przyczynia się do szybszego realizowania Planu 6-letniego i podniesienia stopy życiowej mas pracujących naszego kraju.

A wobec tego — Kierowcy Wojskowi. Na wyższy poziom podnieście dyscyplinę wojskową i fachową, ponieważ tam, gdzie jest dyscyplina na niskim poziomie, tam zdarzają się i wypadki samochodowe. Prowadźcie surową i nieubłaganą walkę z wykroczeniami na drogach publicznych. Podnoście na wyższy poziom obsługę samochodu po powrocie z drogi. Sumiennie i dokładnie przeprowadzajcie przeglądy samochodów przed wyjazdem.

Unikajcie spożycia alkoholu. Alkohol bowiem to wasz najstraszniejszy wróg, który prowadzi w jednym wypadku do długoletniego pobytu w więzieniu, w innym zaś do śmierci, względnie długotrwałego kalectwa i niezdolności do pracy. Niezdyscyplinowany kierowca rujnuje życie własne i życie swej rodziny, a swymi hańbiącymi wyczynami hamuje nasz marsz do lepszego jutra.

**Bądźcie zawsze wzorowymi żołnierzami-kierowcami, szanujcie i otaczajcie troskliwą opieką powierzone wam pojazdy mechaniczne.**



# Niezwyciężona broń ARMII ★ RADZIECKIEJ

W ciągu 36 lat istnienia bohaterskich Sił Zbrojnych ZSRR Armia Radziecka i Marynarka Wojenna nieraz obroniły wolność i niepodległość pierwszego państwa robotników i chłopów, okrywając nieśmiertelną chwałą swą socjalistyczną Ojczyznę.

Do historycznych zwycięstw Sił Zbrojnych ZSRR poważny wkład wniosły radzieckie wojska pancerne i zmechanizowane, które stanowią składową część Armii Radzieckiej. W walkach o wyzwolenie swej Ojczyzny i wielu krajów Europy wykazały one swe wspaniałe zalety, jako potężna, bojowa siła uderzeniowa armii.

W porównaniu z innymi, zasadniczymi rodzajami wojsk, radzieckie wojska pancerne i zmechanizowane są młodym rodzajem wojsk. Powstały one dopiero po Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Mimo to potrafiły już zająć zaszczytne miejsce wśród od dawna znanych rodzajów wojsk, jak piechota, artyleria i inne, wnosząc zasadniczy wkład w rozgromienie faszystowskich Niemiec i imperialistycznej Japonii.

Rozwój radzieckich wojsk pancernych i zmechanizowanych ściśle związany jest z powstaniem i rozwojem Związku Radzieckiego. Mimo że Rosja jest ojczyzną czołgu, to jednak armia carska nie miała ich na swym uzbrojeniu. Na przeszkodzie stała skostniałość biurokracji carskiej i zaprzedanie obcemu kapitałowi. Dlatego też Armia Radziecka stworzona w 1918 roku przez Lenina i Stalina dla obrony młodej Republiki, musiała budować swoje wojska pancerne i zmechanizowane od podstaw. Komunistyczna Partia Związku Radzieckiego i Rząd Radziecki doceniając znaczenie czołgów dla obrony rewolucji oraz przewidując rozwój wojsk pancernych i zmechanizowanych w nowoczesnej armii już w pierwszych latach władzy radzieckiej, mimo bardzo ciężkich warunków ekonomicznych, podjęły środki celem stworzenia własnego przemysłu budowy czołgów.

Lenin osobiście interesował się pracą konstruktorów czołgowych i dawał im swe wytyczne.

Pierwszy czołg produkcji radzieckiej wyszedł 31 sierpnia 1920 roku z Zakładów Sormowskich. Produkowały go trzy zakłady: izorskie sporządziły kadłub pancerny, zakłady AMO skonstruowały silnik, a w zakładach sormowskich wykonano montaż.

W dniu 1 grudnia 1920 roku Rada Przemysłu Wojennego zameldowała Włodzimierzowi Leninowi:

*DO PRZEWODNICZĄCEGO RADY KOMISARZY LUDOWYCH TOWARZYSZA LENINA*

*Rada Przemysłu Wojennego przesyła Wam krótkie sprawozdanie z wyprodukowania pierwszego czołgu produkcji rosyjskiej. Wszystkie prace wykonane zostały przez rosyjskich robotników i techników własnymi środkami. Trzy takie czołgi (2 z karabinami maszynowymi, 1 z armatą) stanowią jednostkę pancerną, a do wiosny powinno się sformować 5 takich jednostek (czyli 15 czołgów).*

W latach 1920 — 22 wyprodukowano w fabrykach radzieckich 16 czołgów.

Produkcja czołgów radzieckiej konstrukcji na większą skalę rozpoczęła się jednak dopiero w latach 1927 — 28, gdy leningradzkie zakłady „Bolszewik" wyprodukowały czołgi o nazwie MS-1. Dzięki swej ruchliwości i zdolności do pokonywania trudności terenu, czołgi MS-1 nie tylko nie ustępowały, ale nawet przewyższały zagraniczne czołgi produkowane w tym okresie.

Rozkwit radzieckiego przemysłu budowy czołgów rozpoczął się jednakże w pełni dopiero w latach stalinowskich pięciolatek, gdy powstał niezbędny przemysł i zbudowane zostały wielkie zakłady metalurgiczne.

Już w latach 1931 — 35 radziecki przemysł czołgowy, pod względem intensywności rozwoju wysuwa się na pierwsze miejsce wśród najbardziej uprzemysłowionych państw świata. Przystąpiono do produkcji czołgów ciężkich T-35, czołgów średnich T-28, czołgów lekkich T-26 i BT, małych pływających czołgów T-37 i T-38 oraz tankietek T-27. W roku 1937 konstruktorzy radzieccy stworzyli pierwszy na świecie czołg o grubości pancerza 60 mm z armatą 45 mm — T-111.



Siłę niezwyciężonej broni Armii Radzieckiej poznał na sobie faszystowski najeźdźca. Oto kolumna czołgów i dział pancernych w drodze na front w latach Wielkiej Wojny Narodowej.

Przełomowe lata w rozwoju radzieckiej produkcji czołgów to rok 1938 — 40. Dzięki wytężonej pracy konstruktorów i robotników radzieckich, której kierunki osobiście wytyczył Józef Stalin, zbudowany został ciężki czołg T-34. Dzięki nowym zasadom zastosowanym w konstrukcji tych nowych czołgów radzieckich udało się otrzymać najnowocześniejsze wówczas w świecie, szybkie i zwrotne posiadające silne uzbrojenie i gruby pancerz czołgi. T-35 i KW, z których T-34 do dziś zalicza się do najlepszych czołgów tego typu.

Ogromny wpływ na doskonałość radzieckich czołgów miała stała troska Partii i Rządu Radzieckiego oraz Józefa Stalina osobiście.

Znany konstruktor ciężkich czołgów, Bohater Socjalistycznej Pracy Z. Kotin opowiadał, jak w końcu 1938 r. rozpatrywano w gabinecie Józefa Stalina projekt ciężkiego czołgu. Konstruktorzy demonstrowali rysunki i makietę projektowanego czołgu.

— *Projektowany przez nas typ czołgu* — mówił generał Kotin — *miał trzy wieże armatnie i kilka karabinów maszynowych. Towarzysz Stalin szczegółowo rozpatrzył nasz projekt, przez jakiś czas chodził po gabinecie rozmyślając, podszedł następnie do makiety i zdjął jedną z wież czołgu.*

— *Ile zdjąłem?* — zapytał mnie towarzysz Stalin.

— *Trzy tony* — odpowiedziałem.

— *Wykorzystajcie je na wzmocnienie pancerza* — powiedział towarzysz Stalin. — *Trzeba nastawić się na zwiększenie grubości pancerza. Nie ma potrzeby ustawiać na czołgu większej ilości wież.*

*W biurze konstruktorskim opracowaliśmy w tym czasie drugi projekt ciężkiego czołgu — z grubym pancerzem, lecz z jedną wieżą. Powiadomiłem o tym towarzysza Stalina. Bardzo go to zainteresowało. W uzupełnieniu przedłożonego projektu towarzysz Stalin zaproponował wykonanie drugiego czołgu — z grubym pancerzem i z jednym ciężkim działem. Wóz ten rozkazał wykonać w jak najkrótszym czasie. Nowy czołg nazwano KW".*

Dzięki zwycięskiemu wykonaniu zadań postawionych w planach pięciolatek oraz stałej trosce Partii i Rządu Radzieckiego o wyposażenie radzieckich wojsk pancernych w jak najdoskonalszy sprzęt, Armia Radziecka już od początku Wielkiej Wojny Narodowej posiadała czołgi przewyższające swymi własnościami bojowymi czołgi armii imperialistycznej.

Czołgi radzieckie typu T-34 i KW miały znacznie lepszy pancerz, silniejsze uzbrojenie i większą zwrotność niż niemieckie T-III i T-IV, angielskie MK-II i MK-III, a także amerykańskie MZ1 i MZśr.

Czołg T-34 nie ustępował w szybkości czołgowi niemieckiemu T-III, uzbrojonemu w działo 37 mm, miał jednak silniejszy pancerz i był uzbrojony w działo 76 mm. Zmodernizowany i ulepszony czołg T-34 otrzymał działo 85 mm. Ciężki czołg KW, mający potężny pancerz, rozwijał wielką nieproporcjonalną do jego ciężaru szybkość.

Zdolność produkcyjna radzieckiego przemysłu w latach wojny nie tylko że nie zmalała, lecz uległa dalszemu wzrostowi. Pomimo ogromnych trudności, spowodowanych ewakuacją szeregu zakładów, przemysł socjalistyczny wyposażył front w ciągu ostatnich trzech lat wojny w 90 000 czołgów, dział pancernych i samochodów pancernych.

Jeśliby tę masę czołgów, dział i samochodów ustawić w jednej linii, powstałby potężny nieprzerwany wąż stalowy łączący Moskwę z Leningradem.

Czołgi radzieckie już od pierwszego dnia wojny wykazały swą przewagę nad czołgami niemieckimi tak w konstrukcji, jak i jakości wykonania. Niemiecka broń pancerna, do której dyspozycji stał przemysł podbitej Europy, posiadała jednakże przewagę liczebną; przewaga ta stanowiła właśnie tajemnicę krótkotrwałych zwycięstw niemieckich. W chwili zaś, gdy wysiłek radzieckiego przemysłu wyrównał ilość czołgów, sytuacja na froncie uległa natychmiastowej zmianie.



Z dumą defilują bojowe jednostki radzieckich wojsk pancernych. Ich sztandary i żołnierzy zdobią najwyższe odznaczenia ZSRR.

Niemcy poczęli ponosić klęski jedną po drugiej. Wysiłek inżynierów i robotników radzieckich nie ograniczył się jednakże jedynie do ilości wyprodukowanej broni. Radzieckie czołgi średniego i ciężkiego typu uznane zostały powszechnie za najlepsze ze wszystkich czołgów, biorących udział w drugiej wojnie światowej. W nich właśnie najbardziej harmonijnie połączone zostały trudne problemy opancerzenia, uzbrojenia, szybkości i zdolności do pokonywania przeszkód terenowych oraz łatwości kierowania i obsługi. Nie bez przyczyny Amerykanie, Anglicy, a nawet Niemcy poczęli naśladować konstrukcje radzieckie — z gorszymi jednak rezultatami.

Idąc za wskazówkami Józefa Stalina konstruktorzy i robotnicy radzieccy zbudowali w latach wojny na bazie czołgu KW czołg o tej samej wadze co „KW". przewyższający go jednak siłą uzbrojenia i pancerza oraz szybkością. Był to czołg „Józef Stalin" groźny niszczyciel „królewskich tygrysów". Pojawienie się potężnych czołgów „JS" o nieznanej dotąd na świecie sile bojowej było dla hitlerowców niespodzianką, na którą ich myśl techniczna do końca wojny nie umiała dać odpowiedzi, na którą nie może odpowiedzieć do dziś technika imperialistycznych państw anglosaskich.

Uzbrojeni w najdoskonalsze czołgi na świecie, żołnierze radzieckich wojsk pancernych i zmechanizowanych okryli się nieśmiertelną chwałą. Już w pierwszych miesiącach wojny czołgiści bohatersko bronili każdej piędzi ziemi radzieckiej, zadając wrogowi olbrzymie straty w ludziach i sprzęcie.

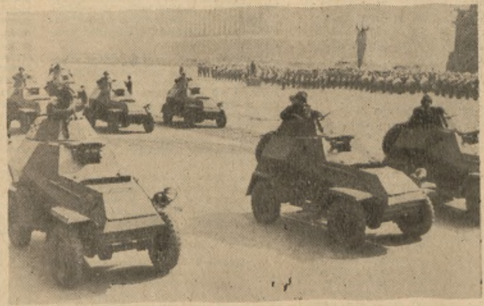
W obronie Moskwy zrodziły się gwardyjskie tradycje czołgistów, które towarzyszyły im na całym szlaku bojowym aż do Berlina, a które przenieśli oni uzupełniając je nowymi przykładami męstwa, poświęcenia, i opanowania sztuki walki.

W bitwie stalingradzkiej pierwszy raz po stronie radzieckiej użyte zostały wielkie związki wojsk pancernych i zmechanizowanych. Radzieccy czołgiści z bezprzykładnym mistrzostwem wykonali potężne głębokie uderzenie oskrzydlające, przyczyniając się w zasadniczej mierze do okrążenia i zniszczenia wojsk Paulusa.

Szczytem nasilenia „wojny maszyn" była jednakże bitwa pod Kurskiem. Wystarczy powiedzieć, że z obu stron walczyło po 10 000 czołgów. Krytycznym momentem był bój pod Prochorówką, gdy niemieckie czołgi w liczbie kilku tysięcy, idąc nieprzerwanym stalowym wałem. wykonały główne uderzenie. Ogniem czołgów radzieckich współdziałających ściśle z artylerią i lotnictwem żołnierze radzieccy zniszczyli niemiecki wał stalowy, niszcząc równocześnie niemiecką potęgę pancerną.

Naród radziecki z dumą wspomina dziś, że wojna w Europie zakończyła się po historycznym przemarszu czołgistów radzieckich z Berlina do Pragi Czeskiej, gdzie zniszczono ostatnie nie chcące się poddać dywizje faszystowskie. Był to niezwykle trudny marsz przez wysokie góry, podczas którego radzieccy czołgiści wykazali najwyższą umiejętność bojową.

Żołnierze polskich wojsk pancernych i zmechanizowanych wzorując się na bohaterskich czołgistach radzieckich wykorzystują każdy dzień na wytrwałe szkolenie, by jeszcze lepiej poznać i opanować swój najwspanialszy na świecie sprzęt — czołgi, działa pancerne i samochody pancerne, które dowiodły swej doskonałości w setkach zwycięskich bitew.



Samochód pancerny to niezawodny towarzysz radzieckiego żołnierza. W czasie pokoju szkolą się na nich nowe zastępy żołnierzy-kierowców. Na zdjęciu: oddział samochodów pancernych w defiladzie.

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1. tel. 820-30 wew. 48-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77. Konto PKO I-91000. Zdjęcia w numerze: WAF. Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 163 z dn. 21.I.54 r. CW-14005